
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 MAI 1850.

**Prêt de 1,300,000 francs à la compagnie concessionnaire des chemins de fer
de Liège à Namur et de Manage à Mons⁽¹⁾.**

Rapport fait, au nom de la commission⁽²⁾, par M. T'KINT-DE NAEYER.

MESSIEURS,

La commission spéciale à laquelle vous avez renvoyé le projet de loi concernant un prêt de 1,300,000 francs à faire à la Compagnie concessionnaire des chemins de fer de Liège à Namur et de Manage à Mons, s'est réunie ce matin.

Elle ne peut s'empêcher d'exprimer ses regrets de ce que le Gouvernement ait attendu jusqu'à la fin de la session pour présenter une loi qui soulève des questions de la plus haute gravité et à l'examen desquelles elle n'a pu consacrer qu'une séance.

Le rapport verbal, que je vais avoir l'honneur de vous soumettre, s'en ressentira nécessairement.

La commission a appelé dans son sein M. le Ministre des Travaux Publics ; ce haut fonctionnaire lui a fait connaître les circonstances qui ont déterminé le Gouvernement à présenter immédiatement le projet de loi et à insister pour que la Législature n'en diffère pas la discussion.

Le projet de loi soulève trois questions :

1° L'État a-t-il un intérêt direct à ce que l'embranchement du chemin de fer concédé, compris entre Flémalle et la station des Guillemins à Liège, soit exécuté dans le plus bref délai possible ?

2° Le Gouvernement n'a-t-il pas entre les mains les moyens nécessaires à l'effet

(¹) Projet de loi, n° 264.

(²) La commission était composée de MM. ROUSSELLE, *président*, LELIÈVRE, T'KINT-DE NAEYER, CHRISTIAENS, DE T'SERCIAES, DE THEUX et DELIÈGE.

de contraindre la Société à exécuter cet embranchement, sans lui faire une avance de 1,300,000 francs ?

3° Quelles sûretés et conditions convient-il de stipuler pour faire cette avance ?

La réponse à la première question dépend uniquement du plus ou moins d'inquiétude que doit inspirer la situation du pont du Val-Benoît. En effet, si le passage des convois par ce pont était interrompu, soit par un accident, soit par la nécessité d'y exécuter des réparations, on peut aisément se figurer quelle perturbation il en résulterait non-seulement pour le commerce en général, mais encore pour les recettes du chemin de fer.

Il est évident que nos relations avec l'Allemagne par cette voie seraient complètement interrompues et, le préjudice qui en résulterait pour le commerce d'exportation et de transit serait incalculable.

Si au contraire l'embranchement de la rive gauche depuis le pont du Val-Saint-Lambert jusqu'à la station des Guillemins est exécuté, les inconvénients que l'on pourrait redouter ont peu d'importance.

En effet, dans ce cas, les convois de l'État suivraient la ligne concédée depuis le côté du pont du Val-Benoît, qui fait face à Liège, jusqu'au point de bifurcation du tronc principal et de l'embranchement près du pont du Val-Saint-Lambert, traverseraient celui-ci, et reprendraient la ligne de l'État de l'autre côté du pont du Val-Benoît.

D'après les explications de M. le Ministre des Travaux Publics, qui s'est rendu lui-même plusieurs fois sur les lieux, le pont du Val-Benoît est dans une situation telle que, bien qu'il ne présente aucun danger imminent, néanmoins il y a lieu de prévoir la possibilité d'une interruption de passage et de songer au moyen de rétablir éventuellement les communications interrompues.

La commission a reconnu, d'après les renseignements qui lui ont été donnés, que l'on ne pourrait pas songer à faire transporter les marchandises par chariots depuis la station des Guillemins jusqu'à la station la plus voisine au delà de la Meuse.

En supposant d'ailleurs que ce système fût praticable, il suffirait sans doute, pour le repousser, de vous rappeler, Messieurs, ce qui s'est passé lors de l'éboulement du tunnel de Cumptich, et les dépenses énormes qu'a coûtées l'établissement d'une voie provisoire.

Il n'y aurait donc guère qu'à faire passer les convois par Bruxelles et Namur, par le chemin de fer concédé, sur la rive gauche jusqu'au pont du Val-Saint-Lambert, puis enfin, depuis le pont du Val-Saint-Lambert, sur la rive droite, jusqu'au point où le chemin de fer concédé se relie à celui de l'État, de l'autre côté du pont du Val-Benoît.

En ce qui concerne la deuxième question, il est certain que la Compagnie concessionnaire est tenue d'exécuter l'embranchement de la rive gauche, simultanément avec celui de la rive droite, sans que le Gouvernement vienne à son aide.

Le Gouvernement pouvait l'y contraindre de différentes manières ; soit en mettant la Compagnie en demeure, sous peine de tous dommages-intérêts ; soit en provoquant sa déchéance, ou en suspendant l'approbation de tous les plans des travaux à exécuter sur le tronc principal, à moins que la Compagnie n'exécutât l'embranchement de la rive gauche.

Ces moyens paraîtront, sans doute, d'une rigueur extrême si l'on considère qu'il s'agit d'une compagnie qui a exécuté pour plus de trente millions de travaux dans notre pays, et que des circonstances de force majeure mettent momentanément dans l'impossibilité d'exécuter ses obligations jusqu'au bout.

D'ailleurs à quoi servirait-il d'employer contre elle l'un ou l'autre de ces moyens de contrainte, si elle ne peut pas satisfaire à ses obligations?

Or, c'est ce qui paraît malheureusement bien constaté en fait. Le Gouvernement est convaincu que la seule mesure praticable est de faire à la Compagnie une avance de fonds, aux meilleures conditions et avec les meilleures sûretés possibles.

L'année dernière, la Compagnie a été forcée de recourir à un emprunt de 12 millions et demi, pour se procurer les moyens d'achever le tronc principal; et bien que l'emprunt ait été émis à des conditions très-favorables pour les prêteurs, elle n'a pu en placer que 10 millions environ, avec le concours de la Société Générale, de la Banque de Belgique, de la Banque Liégeoise et de plusieurs capitalistes de Bruxelles, Liège et Anvers.

L'embranchement de la rive gauche coûtera, selon toute apparence, deux millions environ. Toutefois MM. Borguet et Lamarche, entrepreneurs de la compagnie, s'engagent *envers le Gouvernement* à parachever les travaux moyennant une avance de 1,800,000 francs. D'un autre côté la Société Générale et la Banque de Belgique interviendraient chacune pour 250,000 francs. Il resterait donc pour le Gouvernement, à prêter la somme de 1,500,000 francs indiquée par le projet de loi.

Le Gouvernement peut-il faire cette avance avec une sûreté *parfaite*? En supposant que les garanties laissent à désirer, peut-il contracter avec les meilleures sûretés *possibles*? Quelles sont les précautions à prendre? Les conditions à stipuler? C'est ce que nous avons à examiner.

Pour prouver au Gouvernement qu'elle présentait les garanties les plus solides, la Compagnie a dressé un tableau de sa situation financière et du degré d'avancement de ses travaux au 15 janvier 1850, que M. le Ministre des Travaux Publics a mis sous les yeux de votre commission; il sera déposé sur le bureau pendant la discussion.

Au 1^{er} juin prochain, la Compagnie aura dépensé, pour l'exécution de ses deux chemins, au delà de 50 millions qui ont été produits par l'émission de 50,000 actions de 500 francs chacune et par l'emprunt mentionné plus haut.

La Société a joint à l'exposé de sa situation deux calculs des produits présumés de ses deux chemins, l'un d'après la moyenne des produits des lignes de l'État, l'autre d'après le mouvement actuel des transports des localités. Elle a cherché à prouver, par ce moyen, qu'elle peut compter, d'après la première de ces bases, sur un produit net de fr. 1,371,417-25, et, d'après la seconde, sur un produit net de fr. 2,570,511-57. Elle en conclut qu'en ne prenant que la base la moins favorable, il lui restera, après déduction de la somme à payer pour les intérêts de l'emprunt de 12,500,000 francs, une somme de 750,000 francs, qui lui permettra de payer les intérêts et d'amortir, en six années, le nouveau prêt de 1,800,000 francs.

Votre commission croit inutile, Messieurs, de signaler tout ce qu'il y a d'hypothétique dans ces évaluations.

Deux autres faits pourraient vous engager à refuser votre consentement au prêt que l'on sollicite, si des circonstances extraordinaires et les raisons de haute utilité que nous avons indiquées ne devaient pas nécessairement exercer une grande influence sur la décision que vous avez à prendre.

Par une des clauses de l'emprunt de 12,500,000 francs, non-seulement cet emprunt a été privilégié sur tout l'actif de la Société jusqu'à son remboursement, mais la Société s'est interdit de contracter tout autre emprunt, à moins que le produit total ne soit consacré à l'extinction du premier.

D'un autre côté, un des présidents fondateurs a déposé, entre les mains du Gouvernement, une protestation par laquelle *il déclare illégal et s'oppose formellement à tout subside ou prêt, sous quelque titre que ce soit, fait ou à faire à la Compagnie par le Gouvernement belge.*

Cependant, en présence de l'intérêt majeur que présente pour l'État l'exécution de cet embranchement et qui a déterminé la commission des ingénieurs à conclure à ce qu'il fût exécuté, au besoin, même aux frais de l'État, le Gouvernement ne croit pas que ces faits soient de nature à devoir vous détourner, Messieurs, de consentir au prêt demandé.

En effet, quant au premier fait, il est à remarquer que, par une des clauses de l'emprunt de 12 millions et demi, il a été stipulé que, pour surveiller et assurer l'exécution des conditions de l'emprunt, dans l'intérêt des porteurs d'obligations, il serait institué une commission de trois membres à qui tous pouvoirs seraient donnés à cette fin, lesquels trois membres seraient nommés, l'un par la Société Générale pour favoriser l'industrie nationale, l'autre par la Banque de Belgique, et le troisième par la Banque Liégeoise. Or, il paraît certain que ces trois commissaires interviendront au nouvel emprunt pour l'approuver.

A l'égard de l'opposition précitée, quelles pourraient être les conséquences de ce que le Gouvernement croirait ne pas devoir s'y arrêter? La Compagnie serait-elle moins tenue de restituer la somme prêtée? Serait-elle moins tenue d'exécuter les autres conditions du contrat? L'avoir de la Compagnie, les produits de l'exploitation cesseraient-ils d'être engagés? M. le Ministre des Travaux Publics n'a pas hésité à repousser toutes ces objections.

L'actionnaire opposant ne pourrait pas méconnaître l'emploi utile du capital prêté, puisqu'il servirait à aider la Compagnie à exécuter une obligation formelle, incontestable qui lui incombe et qu'elle ne saurait laisser inexécutée, sans encourir la peine de déchéance.

Il pourrait d'autant moins le méconnaître et contester les obligations résultant du nouvel emprunt, que le Gouvernement, à défaut par la Compagnie d'exécuter cet embranchement, serait, à la rigueur, en droit de l'exécuter lui-même en régie et aux frais de la Compagnie.

Votre commission a porté son attention sur les conditions et stipulations de la convention à intervenir entre le Gouvernement et la Compagnie. En demandant que la Législature lui accorde quelque latitude à cet égard, M. le Ministre des Travaux Publics a cependant, dès à présent, indiqué les conditions principales de l'emprunt; il a mis à cet effet sous nos yeux un projet de convention sur les bases suivantes :

Prêt de 1.500,000 francs par le Gouvernement;

Prêt de 250,000 francs par la Société Générale ;

Prêt de 250,000 francs par la Banque de Belgique ;

Le prêt de l'État serait effectué en titres de la dette publique 3 p. % qui sont à sa disposition et à condition de rembourser en titres de la même nature.

M. le Ministre des Finances vous donnera à cet égard des explications plus étendues lorsque la discussion sera ouverte sur le projet de loi.

Moyennant l'avance de 1,800,000 francs, MM. Borguet et Lamarche s'engageraient personnellement envers le Gouvernement, et à peine de tous dommages-intérêts, à parachever l'embranchement de la rive gauche endéans les six mois.

L'intérêt serait de 5 p. % et le remboursement devrait s'effectuer dans les six ans.

Pour sûreté du service des intérêts et du remboursement la société affecterait spécialement et par privilège tout son avoir et spécialement tous les produits des deux lignes, sans préjudice néanmoins du privilège précédemment consenti au profit des bailleurs de l'emprunt de 12 1/2 millions ; et en outre les entrepreneurs subrogeraient le Gouvernement à tous leurs droits et privilèges.

Si les motifs d'intérêt public, que nous avons signalés dans le cours de ce rapport et dont la gravité ne saurait être méconnue, semblent autoriser, jusqu'à un certain point, l'intervention du Gouvernement au secours d'une compagnie privée, votre commission, d'accord avec le Gouvernement, pense qu'il y a lieu de stipuler au profit de l'État certains avantages en compensation de cette dérogation aux principes d'une bonne administration.

Nous n'avons pu qu'applaudir, dans cet ordre d'idées, au soin que M. le Ministre des Travaux Publics a eu d'imposer à la Compagnie l'obligation de contribuer pour une moitié dans la dépense de construction d'un pont sur la Meuse, en face d'Andenne, et de stipuler en outre que l'indemnité que l'État pourrait avoir à payer, pour le passage éventuel de ses convois sur une partie du rail-way concédé, se réduirait à une part contributive dans les frais d'entretien de la voie publique. Nous pensons même qu'il serait équitable que la Compagnie, en retour de la faveur exceptionnelle qui lui serait accordée, et qui ne pourra jamais tirer à conséquence pour l'avenir, dispensât l'État de toute indemnité de ce chef. Mais du reste, votre commission est persuadée que, dans la convention à intervenir, le Gouvernement ne négligera rien pour sauvegarder les intérêts de l'État et stipuler les conditions les plus avantageuses.

En résumé, Messieurs, votre commission ne s'est point dissimulé la gravité de la question qui a été soumise à son examen. Toutefois, les causes d'urgence que le Gouvernement lui a fait connaître et la responsabilité qui pourrait entraîner un refus d'intervention, si les communications par le pont du Val-Benoît venaient à être interrompues, ont déterminé votre commission à admettre, à la majorité de trois voix contre une et une abstention, le projet de loi qui vous a été proposé.

Le Rapporteur,

TKINT-DE NAEYER.

Le Président,

ROUSSELLE.